



Patent dodatkowy
do patentu nr _____

Zgłoszono: 15.12.78 (P. 211786)

Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 14.07.80

Opis patentowy opublikowano: 15.11.1983

Int. Cl.⁸

B61B 13/04

E01B 25/26

Twórcy wynalazku: Stefan Kulicki, Wojciech Mikos

Uprawniony z patentu: Biuro Projektowo-Technologiczne Przemysłu Motoryzacyjnego „Motoprojekt”, Warszawa (Polska)

Przejazd krzyżowy podwieszony jednotorowy

1

Przedmiotem wynalazku jest przejazd krzyżowy podwieszony jednotorowy.

Znany jest przejazd krzyżowy dla dwóch i więcej torów wzajemnie prostopadłych, posiadający nieruchomą ramę z usytuowaną w środku kołową obrotnicą, na której znajduje się jeden lub więcej odcinków toru łączących określone tory przejazdowe w zależności od położenia obrotnicy, przy czym obrotnica najczęściej jest napędzana ręcznie, elektrycznie, pneumatycznie, bądź też kombinacją tych napędów.

Opisany przejazd krzyżowy posiada szereg wad i niedogodności, a mianowicie: jednostajny obrót dający w efekcie w skrajnych położeniach obrotnicy głośne uderzenia i w rezultacie przyspieszone zużycie współpracujących elementów, a ponadto konieczność zastosowania dodatkowych blokad skrajnych położen obrotnicy. Przy rozwiązaniu przejazdu krzyżowego z napędem ręcznym eliminuje się możliwość automatyzacji sterowania.

Przejazd krzyżowy według wynalazku posiadający ramę, obrotnicę i zespół napędowy charakteryzuje się tym, że na obrotnicy jest usytuowana prowadnica rolki najkorzystniej w kształcie litery U, z którą współpracuje obrotowa rolka osadzona na dźwigni napędu, a ta z kolei jest zamocowana obrotowo na nieruchomej ramie, przy czym dźwignia napędu jest połączona przegubowo z siłownikiem. Dźwignia napędu jest prostopadła do prowadnicy rolki w obu skrajnych położeniach obrot-

2

nicy, a oś prowadnicy przechodzi przez środek obrotu obrotnicy.

Przedmiotowy wynalazek posiada szereg zalet, z których najważniejszymi są: szybkość początkowa i końcowa ruchu obrotnicy równa się zeru, co zwiększa w sposób znaczny trwałość całego przejazdu, brak zderzaków krańcowych wywołujących hałas, brak mechanizmów blokujących oba położenia obrotnicy, łatwość automatycznego sterowania przejazdem oraz znaczne skrócenie czasu przesterowywania przejazdu.

Przedmiot wynalazku zostanie dokładniej objaśniony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia przejazd krzyżowy podwieszony jednotorowy w widoku z góry, fig. 2 — przekrój poprzeczny prowadnicy rolki oraz fig. 3 — wykres obrotnicy w funkcji czasu.

Przejazd krzyżowy podwieszony jednotorowy jest zbudowany z nieruchomej ramy 1, w środku której znajduje się obrotnica 2 z odcinkiem toru 3. Na obrotnicy 2 jest osadzona prowadnica rolki 4 mająca kształt litery U, z którą współpracuje obrotowa rolka osadzona na dźwigni napędu 5, przy czym dźwignia napędu 5 jest połączona przegubowo z siłownikiem 6 i w skrajnych położeniach współpracuje z wyłącznikami krańcowymi 7.

Zastrzeżenia patentowe

1. Przejazd krzyżowy podwieszony jednotorowy

3

składający się z ramy, obrotnicy i zespołu napędowego, **znamienny tym**, że na obrotnicy (2) usytuowana jest prowadnica rolki (4) najkorzystniej w kształcie litery U, z którą współpracuje obrotowa rolka osadzona na dźwigni napędu (5), a ta z kolei jest osadzona obrotowo na nieruchomej

4

ramie (1), przy czym dźwignia napędu (5) jest sprzężona przegubowo z siłownikiem (6).

2. Przejazd krzyżowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że dźwignia napędu (5) w obu skrajnych położeniach obrotnicy (2) jest prostopadła do prowadnicy rolki (4), a oś prowadnicy rolki (4) przechodzi przez środek obrotu obrotnicy (2).

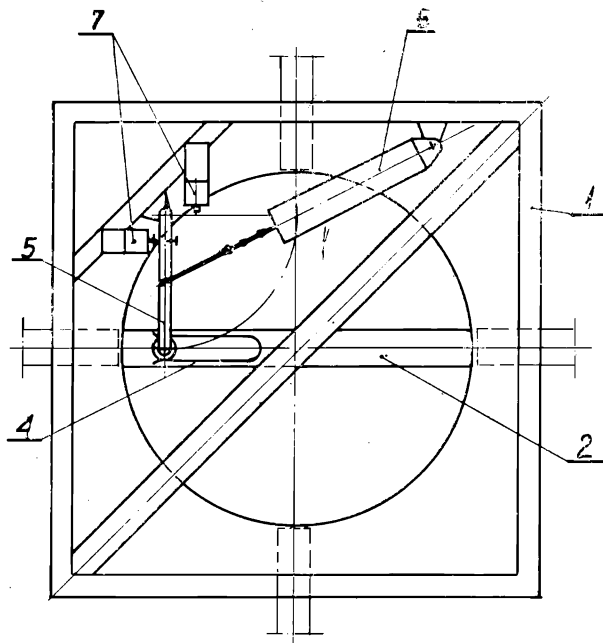


Fig. 1

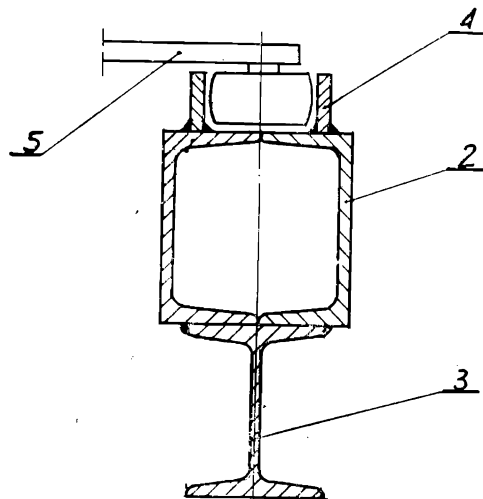


Fig. 2

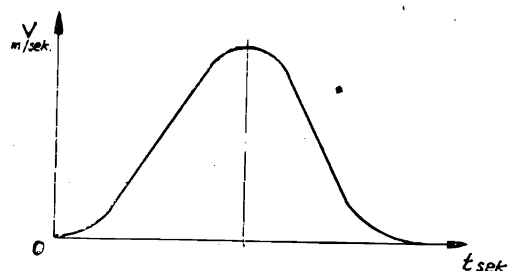


Fig. 3